

船舶事故調査報告書

令和4年9月7日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 佐藤 雄二（部会長）
 委員 田村 兼吉
 委員 岡本 満喜子

事故種類	乗組員死亡
発生日時	不明（令和3年8月3日 03時00分ごろ～05時30分ごろの間）（死亡推定時刻：3日04時00分）
発生場所	不明（神奈川県三浦市毘沙門漁港～毘沙門漁港南東方沖の間）
事故の概要	漁船マルカネ丸は、船長及び甲板員1人が落水し、死亡した。 マルカネ丸は、転覆した状態で岩場に乗り揚げ、全損となった。
事故調査の経過	令和3年8月3日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者としての船長からの意見聴取は、本人が本事故で死亡したため、行わなかった。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	漁船 マルカネ丸、0.5トン KN3-15005（漁船登録番号）、個人所有 5.45m(Lr)×1.63m×0.63m、FRP ガソリン機関、漁船法馬力数30、平成10年4月27日
乗組員等に関する情報	船長 73歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 昭和51年6月25日 免許証交付日 令和元年10月30日 (令和7年6月14日まで有効) 甲板員 70歳
死傷者等	死亡 2人（船長及び甲板員）
損傷	全損
気象・海象	気象：天気 曇り～晴れ、風向 南東～南南東～南、風力 1～2、 視界 良好 海象：波向 南、波高 約1m、潮汐 下げ潮の中期～末期 日出時刻：04時51分 三浦市には、8月2日15時52分に波浪注意報が発表され、本事故当時も継続中であつた。
事故の経過	本船は、船長ほか甲板員1人が乗り組み、いせえび漁の目的で、令和3年8月3日03時00分ごろ、漁場に向け、神奈川県三浦市毘沙門漁港を出港するところを、僚船Aの船長（以下「僚船船長A」という。）に目撃された。

	<p>本船の行ういせえび漁は、海底の岩場付近に刺し網を仕掛け、翌夜明け前に人力で揚網し、獲物を網から外したのち、再び刺し網を仕掛けるものであった。</p> <p>僚船Bの船長（以下「僚船船長Bという。」）は、昆沙門湾南方沖で操業していたところ、05時10分ごろ本船のものと思われるかご、バケツ等の漁具が漂流しているのを見付け、不審に思い、本船を探したところ、05時30分ごろ昆沙門漁港南東方の岩場に転覆した状態で乗り揚げている本船を見付け、05時53分ごろ海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>僚船Cの船長は、本事故発生の連絡を受け、来援した救急隊員及び帰港した僚船船長Bを僚船Cに乗せ、本船の乗組員の捜索に向かった。</p> <p>甲板員は、06時18分ごろ本船付近で漂流しているところを発見され、僚船Cにより昆沙門漁港に搬送後、救急車で病院に搬送されたものの、死亡が確認された。</p> <p>甲板員の死因は、溺死の疑いと検案され、04時00分ごろの死亡と推定された。</p> <p>船長は、08時16分ごろ陸上から捜索に当たっていた消防隊員により、本船から数十メートル離れた場所で岩場に打ち上がっているところを発見され、来援した僚船Dにより昆沙門漁港に搬送後、救急車に引き渡されたものの、死亡が確認された。</p> <p>船長の死因は、溺死と検案され、04時00分ごろの死亡と推定された。</p> <p>（付図1 事故発生場所概略図 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、船外機付きの和船であった。</p> <p>本船の所属する漁業協同組合では、本事故発生の前日である8月2日にいせえび漁が解禁され、同漁に従事する漁船は、同2日に刺し網を仕掛けており、本事故当日が初めての揚網であった。</p> <p>船長及び甲板員は、発見当時、救命胴衣を着用していた。</p> <p>横浜地方気象台の三浦市における波浪注意報は、発表基準を、東京湾の有義波高が1.5m、相模湾の有義波高が2.5mとしており、基準に達すると予想されるときに発表される。</p> <p>文献「モーターボート入門」（4版、戸田孝昭著、株式会社ダヴィッド社、昭和47年6月1日発行）には、波のある場合の運用について、次のとおり記載されている。</p> <p>第六章 モーターボート運用に必要なこと</p> <p>波のある場合</p> <p>（中略）</p> <p>波が大きくなったら、磯波と追い波に注意しましょう。大きな横波をくらうとボートは横転してしまうことがあります。</p>

	<p>(中略)</p> <p>波の大きい場合は、ボートの乗員はできるだけ姿勢を低くして重心を下げ、ボートの中心線上に坐るようにし、バウを波に向けてスローで走りましょう。(※バウ：船首)</p> <p>(中略)</p> <p>しかし、もっとも安全な方法があります。天気予報に注意し、また海の荒れ模様、雲の動きなどから判断して、そのような海に出て行かないことです。</p> <p>(後略)</p> <p>文献「波浪学のABC」(初版、磯崎一郎著、株式会社成山堂書店、平成18年8月28日発行)には、磯波について、次のとおり記載されている。</p> <p>第2章 沿岸における波の変形</p> <p>2.3 磯波</p> <p>(前略)</p> <p>沖合では碎波していない波でも、海岸の浅海域に進んでくる場合には、水深と海底勾配に関係して生じる浅水変形、屈折、反射などの効果によって波高が増大し、波長も短くなり、結局波形勾配が急峻になって碎波します。これが、いわゆる磯波です。</p> <p>(後略)</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>不明</p> <p>不明</p> <p>不明</p> <p>船長は、溺死した。</p> <p>甲板員は、溺死の疑いであった。</p> <p>本船は、03時00分ごろ漁場に向けて毘沙門漁港を出港するところを僚船船長Aに目撃された後、05時30分ごろ毘沙門漁港南東方の岩場に転覆した状態で乗り揚げているのを僚船船長Bに発見されたことから、この間において、船長及び甲板員が落水したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、毘沙門漁港を出港した後、船長及び甲板員が落水したことにより発生したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</p>	<p>今後の同種事故等の再発防止に役立つ事項として、次のことが考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 小型船舶の船長は、風波の影響を受けやすいので、風波がある場合には、姿勢を低くして安定性を高め、波浪の大きさや方向に十分注意して航行すること。 ・ 浅礁域で操業を行う漁船は、海底の複雑な地形の影響により、予

	<p>期せぬ高波が発生することがあることに留意して操業を行うこと。</p> <ul style="list-style-type: none">・和船型の漁船で操業する船長は、比較的低い横波でも乾舷を越えて浸水することがあるので、天気予報に留意し、波浪注意報が出ている場合には、出港を見合わせることを望ましい。
--	---

付図1 事故発生場所概略図

